

Ende einer Irrfahrt

Christopher Hein

2019-07-02T20:22:56

Die deutsche Kapitänin des Rettungsschiffes „SeaWatch 3“, Carola Rackete, wird von der Staatsanwaltschaft in Agrigento (Sizilien) beschuldigt, sich durch die unerlaubte Einfahrt in italienische Küstengewässer, durch die Nichtbeachtung des Anlegeverbots im Hafen von Lampedusa und durch das Rammen eines „Kriegsschiffs“ bei der Einfahrt in den Hafen strafbar gemacht zu haben. Ihr drohen Freiheitsstrafen bis zu zehn Jahren. Außerdem könnte die Organisation „SeaWatch“ zu einem Bußgeld bis zu 50.000 Euro verurteilt und das Schiff, bereits jetzt vorübergehend beschlagnahmt, dauerhaft dem Schiffseigner entzogen werden. Nach italienischem Straf- und Verfassungsrecht sind die Vorwürfe gegen die Kapitänin der „SeaWatch 3“ indessen haltlos.

Die strafrechtliche Verfolgung von Carola Rackete ist der vorläufig letzte Akt einer seit über 2 Jahren zu beobachtenden Eskalation von Maßnahmen Italiens gegen die Seenotrettung im zentralen Mittelmeerbereich im Allgemeinen und gegen nichtstaatliche Hilfseinrichtungen im Besonderen. Die Anschuldigung, diese Organisationen würden mit der Seenotrettung einen „Taxidienst“ für illegale Einwanderer, in versteckter Zusammenarbeit mit Schleppernetzwerken, einrichten wollen, wurde bereits unter der vorherigen Mitte-Links-Regierung im ersten Halbjahr 2017 erhoben. Der damalige Innenminister Minniti hatte einen Verhaltenskodex für die NGOs ausgearbeitet und Druck ausgeübt, diese Maßregeln zu unterschreiben.

Aber erst seit der Amtsaufnahme der neuen, von der „Lega“ und der „Fünf-Sterne-Bewegung“ im Juni 2018 gebildeten Regierung und der gegenüber zivilgesellschaftlichen Organisationen offen feindseligen Politik des Innenministers und stellvertretenden Ministerpräsidenten Matteo Salvini, Generalsekretär der „Lega“, hat Italien konsequent die Seenotrettung behindert und die Ausschiffung von Schiffbrüchigen in italienischen Häfen untersagt.

Die Zahl der Ertrunkenen und im Meer Verschollenen ist im ersten Halbjahr 2019 auf über 10 Prozent der aus Libyen und Tunesien abgefahrenen Flüchtlingen und Migranten angestiegen, prozentual fünfmal mehr als im selben Zeitraum 2018. Das hat benennbare Gründe: die aktive Zusammenarbeit Italiens und der EU mit der libyschen Küstenwacht; die Anerkennung einer –fiktiven– libyschen *search-and-rescue*-Zone von 100 Seemeilen vor der nordafrikanischen Küste, in der im Prinzip nur libysche Schiffe in Zusammenhang mit Seenotrettung operieren können; die Verfolgung von privaten Rettungsorganisationen und die Beschlagnahme ihrer Schiffe; die Unterbrechung der von der EU koordinierten Operation „European Navy Force Mediterranean“ (Operation Sophia) und die gezielten Abschreckungsmaßnahmen, auch gegenüber Handels- und Fischereischiffen, die sich mit Schiffbrüchigen konfrontiert sehen.

Was ist vor diesem Hintergrund von Anschuldigungen gegen die Kapitänin der SeaWatch 3 zu halten? Dasselbe Gericht in Agrigento, das jetzt verantwortlich für

das Strafverfahren ist, hatte bereits in einem sehr ähnlich gelegenen Fall in einem Urteil vom 7. Oktober 2010 die der Beihilfe zu illegaler Einreise Angeklagten in vollem Umfang freigesprochen. Es ging um das deutsche Rettungsschiff „Cap Anamur“, das ebenfalls, im Jahr 2004, unerlaubt in das italienische Küstengewässer eingelaufen und die geretteten Flüchtlinge im Hafen von Porto Empedocle bei Agrigento ausgeschifft hatte.

Das Gericht hat sich dabei im Wesentlichen auf § 51 des Strafgesetzbuchs gestützt, laut dem ein Vergehen dann nicht strafbar ist, wenn es in Ausübung einer rechtlichen, im Gesetz verankerten Verpflichtung begangen wird. Im Fall der Cap Anamur, resultierte diese Verpflichtung aus den SAR und SOLAS Konventionen des internationalen Seerechts, die vorsehen, dass eine Seenotsrettungsaktion erst dann beendet ist, wenn die Schiffbrüchigen in einem sicheren Hafen („port of safety“) ausgeschifft werden. Bis zur Ausschiffung besteht die Pflicht des Schiffskapitäns, die Menschen ohne Gefahr für Leib und Leben in Sicherheit zu bringen.

Nach der italienischen Verfassung ist Völkerrecht höherrangig gegenüber nationalem Recht. Nach Ansicht der Richter aus Agrigento durfte, ja musste sogar das Verbot der Einfahrt der Cap Anamur in die Küstengewässer missachtet werden, um höheres Rechtsgut zu schützen. Auch damals waren zunächst der Verantwortliche der Organisation, der Kapitän und der Erste Offizier im Hafen verhaftet und das Schiff beschlagnahmt worden. Bis zum Freispruch und der Rückübergabe des Schiffes waren mehr als fünf Jahre vergangen...

Im Kern ist die rechtliche Lage in Bezug auf die SeaWatch heute dieselbe, auch wenn sich das politische Umfeld radikal verändert hat. Allerdings hat die italienische Regierung kürzlich zwei Gesetzesdekrete verabschiedet, in denen eine Verschärfung der Bestimmungen zur Einwanderung, zum Asylrecht und zur Einfahrt in die Küstengewässer geregelt wird.

Im ersten „Sicherheitsdekret“ vom 4. Oktober 2018, im Dezember vom Parlament mit Abänderungen in ein Gesetz umgewandelt, wird u.a. der Rechtsschutz aus humanitären Gründen abgeschafft, das Konzept der sicheren Herkunftsländer und das Verfahren an den Grenzen in das Asylverfahren eingeführt und die Aufnahme von Asylbewerbern in der Weise neu geregelt, dass keine Integrationsmaßnahmen mehr durchgeführt werden können.

Einschlägiger für unseren Fall ist das Zweite Sicherheitsdekret vom 14. Juni 2019, das noch binnen 60 Tagen nach Inkrafttreten in Gesetz umgewandelt werden muss, gleichwohl aber schon rechtswirksam ist. Das Dekret ermächtigt den Innenminister, einem Schiff die Einfahrt in die Küstengewässer zu verbieten, wenn sich an Bord „illegale Einwanderer“ befinden. Bei Zuwiderhandeln kann eine Geldbuße zwischen 10.000 und 50.000 Euro verhängt und im Wiederholungsfall das Schiff beschlagnahmt werden.

Das Dekret nimmt Bezug auf Artikel der Internationalen Seerechtskonvention von Montego Bay, in dem eine Ausnahme vom Prinzip der „friedlichen Durchfahrt“ von Küstengewässern vorgesehen ist, u.a. auf Grund von möglicher Verletzung nationaler Einwanderungsbestimmungen. In der Tat hat der Innenminister auf Grund

dieser Norm der SeaWatch 3, nach erfolgter Rettungsaktion von 52 Menschen in internationalen Gewässern, die Einfahrt in italienische Küstengewässer formell untersagt und damit erst den „casus belli“ geschaffen.

Aber auch die Nichtbeachtung dieses Verbots sowie die Verweigerung, einem Anhalte- und Umkehrbefehl der Finanzpolizei nachzukommen, ist von der vorrangigen Verpflichtung, die Schiffbrüchigen in Sicherheit zu bringen, im Sinne des § 51 Strafgesetzbuch gedeckt. Die Beschuldigung gegen die Kapitänin beruft sich allerdings auch auf § 1099 des Navigationskodex, nach dem die Nichtbefolgung der Anordnung eines „Kriegsschiffs“ mit bis zu zwei Jahren Gefängnis bestraft werden kann. Es handelt sich aber auch hier um nationales Gesetz, das gegenüber der Pflicht der Kapitänin, die Menschen nach Tagen auf hoher See in einen sicheren Hafen zu bringen, zurückstehen muss.

Schwieriger stellt sich die Lage gegenüber dem Vorwurf, beim nächtlichen Einlaufen in den Hafen von Lampedusa vorsätzlich ein Boot der Finanzpolizei gerammt und damit das Leben der Polizisten in Gefahr gebracht zu haben. Über den genauen Ablauf dieses Vorfalls bestehen verschiedene Versionen, u.a. auch die Vermutung, das Boot der Finanzpolizei habe absichtlich die Einfahrt in den Hafen physisch verhindern und damit die Risikolage schaffen wollen. In diesem Fall wird die Beschuldigung auf § 1100 des Navigationskodex gestützt, der 2 bis 10 Jahren Freiheitsstrafe wegen Widerstand gegen ein Kriegsschiff androht.

Der Begriff „Kriegsschiff“ wird im Kodex nicht definiert. Es erscheint sehr zweifelhaft, ob ein Polizeiboot die Voraussetzungen für die Klassifizierung als „Kriegsschiff“ erfüllt. Sehr zweifelhaft ist ebenfalls, ob die Kapitänin vorsätzlich gehandelt hat.

In jedem Fall müsste § 54 des Strafgesetzbuchs Anwendung finden, der, ähnlich wie im deutschen Strafrecht, den rechtfertigenden Notstand und damit Straffreiheit dann vorsieht, wenn das Vergehen aus der Notwendigkeit begangen wird, einen schweren Schaden für den Beschuldigten oder Drittpersonen abzuwenden, unter Einhaltung des Prinzips der Verhältnismäßigkeit.

Der leitende Staatsanwalt von Agrigento hat in einer Anhörung vor dem italienischen Senat am 2. Juli 2019 erklärt, es gäbe keinerlei Hinweise auf eine Verbindung der NGO Schiffe zu den Schmugglernetzwerken.

Die Debatte um die SeaWatch 3 zeigt erneut die tiefe Spaltung in der gegenwärtigen italienischen Gesellschaft. Auf der einen Seite rassistische und sexistische Hasstiraden auf die deutsche Kapitänin, die über die social networks externalisierten niedrigsten Instinkte von Menschen, die überzeugt sind, auf der politisch korrekten Welle zu schwimmen, weil es der Innenminister ihnen vormacht. Auf der anderen Seite eine anwachsende breite Solidaritätsbewegung, viele tausend Menschen, die in wenigen Tagen über eine halbe Million Euro für die Seawatch und die Seenotrettung gespendet haben. Musiker, Schauspieler, populäre Sängerinnen, Bürgermeister, Abgeordnete, Bürgerinitiativen, Freundeskreise, die ihre Empörung über den kulturellen Niedergang öffentlich Ausdruck geben und die das Andere Italien repräsentieren – und dafür erneut mit Beschimpfungen beworfen werden.

Die Aufblasung der Seawatch 3 Affäre soll von den wirklichen Problemen des Landes ablenken, zu denen die Tatsache gehört, dass Italien seit zwei Jahren nicht mehr ein Einwanderungs- und Asylland ist, sondern, erneut, ein Auswandererland. In den letzten 4 Jahren sind mehr als eine halbe Million Italiener, überwiegend jung und mit Hochschulabschluss, abgewandert, in andere EU Länder sowie nach Süd- und Nordamerika. Davon ist in der öffentlichen Debatte aber keine Rede.

